FRC 4¹, 32949

32949

Case FRC 13283

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

MOTION D'ORDRE

Sur les travaux maritimes des Ports,

Par J. N. TROUILLE,

Député du Département du Finistère.

Séance du 9 Ventôse, an 4.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

En vous occupant des moyens formidables à employer pour continuer la guerre, & forcer enfin nos ennemis à respecter la liberté & l'égalité, sous l'étendard desquelles

le Peuple français veut vivre & mourir, vous n'avez pas négligé ce qui, pendant la paix, peut assurer son bonheur & faire jouir notre patrie de la splendeur, de la gloire & de la prospérité que mérite une nation guerrière, industrieuse & agricole.

Pour préparer cet avenir heureux, déja par vos soins des canaux immenses sont tracés pour réunir, par une navigation intérieure, tous les points de la République (1); & ces intéressantes communications, exécutées par les mains victorieuses des soldats de la liberté, prouveront à nos descendans que les phalanges françaises, imitant en tout les phalanges romaines, étoient également utiles & dans les combats & dans les travaux publics. Déja les beaux arts commencent à jouir d'un Muséum qui en rassemble tous les chefs-d'œuvre, & qui, lorsque les projets qui vous ont été présentés seront mis à exécution, deviendra un des plus précieux monumens de l'Europe (2). Déja par des écoles aussi savamment conçues que savamment dirigées vous avez assuré à tous les services publics de l'État une pepinière d'artistes, dont les talens, dirigés vers différens buts, embrasseront tous les objets d'utilité qui peuvent contribuer à la gloire & à la prospérité nationale. Enfin vous paroissez même déja vous être occupés des moyens d'établir pour notre jeunesse républicaine ces lieux d'exercice où celle de la Grèce acquéroit à-la-fois tant de force, de souplesse & d'agilité, & la réserve que vous avez faite de l'immense château de Versailles, fait présumer que votre intention est d'en faire un superbe gymnase, où, à certaines époques, la

---

(1) Voyez l'intéressant rapport fait à la Convention nationale, le 24 fructidor an III, au nom des comités d'Agriculture & des Arts, & des Travaux publics, par J. B. Maragon, député du département de l'Aube.

(2) Projet présenté au Conseil des Cinq-Cents, par D. V. Ramel, député du département de l'Aude, le 8 pluviôse, an IV

France donneroit à l'Europe le magnifique ſpectacle de nouveaux jeux olympiques.

Indépendamment de ces objets intéreſſans d'utilité publique, il en eſt d'autres qui ont ſu auſſi mériter votre attention, mais qui néanmoins n'ont point encore obtenu toute la conſidération que leur importance ſemble exiger : je veux parler des ports.

Ces établiſſemens, où les anciens étoient ſi grands & ſi magnifiques, quoiqu'ils n'euſſent que des barques en comparaiſon de nos vaiſſeaux, ſont encore reſtés, en France, dans un état d'adoleſcence & d'imperfection, que notre avantageuſe ſituation ſur les deux mers, & nos grands intérêts commerciaux & politiques, doivent définitivement faire diſparoître. L'ancien gouvernement, toujours prodigue pour les plaiſirs & les agremens de la cour, étoit ſouvent plus qu'économe lorſqu'il s'agiſſoit d'entreprendre quelques travaux d'utilité publique ; d'où il réſulte que les ports du commerce ſont encore, pour la plus grande partie, privés du degré de ſûreté & de commodité qui leur eſt indiſpenſable, & qu'il en eſt même où, en certain temps, les navires courent plus de dangers que s'ils étoient expoſés aux fureurs de la pleine mer.

Non-ſeulement les ports militaires ſont également reſtés bien au-deſſous des beſoins qu'exige le ſervice des forces navales que la République doit entretenir pour protéger ſon commerce & faire reſpecter ſon pavillon, mais ils ne ſont pas en ſuffiſante quantité, mais plus de deux cents lieues de nos côtes en ſont privées, & cela précisément dans la Manche, où l'Angleterre a tous les ſiens, & où il eſt ſi important que nous puiſſions au moins rivaliſer cette nation, qui conſervera long-temps le deſir de dominer ſur l'empire des mers. En abandonnant les développemens où je pourrois me livrer pour appuyer mon aſſertion, je vais me borner à ne vous citer qu'un ſeul exemple ; & c'eſt celui de nos ports dont la prééminence & la réputation

feroient croire qu'il ne laiſſe rien à deſirer, qui va me le fournir. Je négligerai même de vous parler de ces établiſſemens de première néceſſité, dont la privation occaſionne chaque année des dépenſes & des pertes incalculables; un ſeul de ces établiſſemens va me ſuffire pour attirer toute votre attention, pour obtenir toute votre ſollicitude (1).

A Breſt, là où s'organiſent nos armées navales, où ſe réuniſſent nos plus grandes flottes, là où après un combat ſanglant, où à la ſuite d'une longue & fatigante croiſière, des milliers de marins couverts de bleſſures, ou rongés de ſcorbut, débarquant à-la-fois pour obtenir à terre une guériſon qu'ils ne peuvent eſpérer dans les cales méphitiſées du navire; là, dis-je, à Breſt, les malheureux défenſeurs de la patrie ſont privés de la douce conſolation d'y trouver des hoſpices ſuffiſans pour les recevoir. C'eſt dans des cloîtres, des égliſes, des magaſins & des corderies, qu'on eſt obligé de les mettre, de les entaſſer, pour au moins les ſouſtraire aux premières intempéries de l'air. Mais tous ces lieux, les uns froids & humides, les autres bas & étouffés, tous mal-ſains & incommodes, deviennent promptement de véritables tombeaux anticipés, où ces infortunés trouvent la mort, lorſque la patrie doit tout faire pour leur conſerver la vie. C'eſt ainſi que, dans la dernière guerre, plus de DIX MILLE MARINS ſont péris (2),

---

(1) L'adminiſtration des vivres, n'ayant pas à Breſt la ſixième partie des établiſſemens néceſſaires, a dépenſé, en pure perte, près de 1,200,000 livres, dans la dernière guerre, pour loger ſes approviſionnemens; ſans compter les détériorations ſans nombre qu'ils éprouvoient dans des lieux peu diſpoſés à les recevoir.— Les cables, cette partie ſi diſpendieuſe des agrès d'un vaiſſeau, n'y ont point de magaſin pour les recevoir en toute leur longueur; on eſt obligé de les *rouer*, ce qui en diminue conſidérablement la durée, &c. &c. &c.

(2) L'état effectif eſt de 10,364 hommes morts, preſque en

indépendamment de ceux qui, prévenus contre des établiſſemens ſi deſtructeurs, ſollicitoient des congés pour aller ſe rétablir dans leur famille, & finiſſoient eux mêmes par périr en route, accablés d'une fatigue que leur force ne pouvoit ſoutenir.

Ce tableau affligeant fut préſenté à la cour en 1784 par un mémoire de la plus grande énergie, dont le réſultat étoit la demande d'un hoſpice convenable au ſervice d'un ſi grand port. Mais alors on embelliſſoit le château de Saint-Cloud, mais on conſtruiſoit à grands frais la grotte de Thétis dans les jardins de Verſailles : Marie-Antoinette & Apollon eurent la préférence, & les défenſeurs du pavillon français n'obtinrent point d'hôpital à Breſt. (1)

La néceſſité a fait élever depuis cette époque quelques baraques proviſoires : mais elles ſont mal-ſaines, incommodes & inſuffiſantes. On a eu plus d'une fois, dans le cours de la guerre actuelle, la douleur déchirante de voir un malheureux malade attendre près d'un grabat la mort de celui qui l'occupoit, & ſe plaindre de ne pas le voir expirer aſſez promptement, par le beſoin preſſant qu'il avoit d'en prendre lui-même la place. (2)

Si à cet exemple qui vient de frapper votre ſenſibilité

---

totalité, par l'inſalubrité & l'incommodité de ces lieux. On a ſurtout remarqué qu'à la corderie baſſe à peine un ſixième des malades a pu échaper à la mort.

(1) Que les beaux arts ne prennent point pour une critique amère ce que ma ſenſibilité me fait dire à l'égard d'un monument qui fait honneur au génie français ; mais on ne peut diſconvenir que les chefs-d'œuvre de Girardon, Regnaudin & Marſy, auroient pu reſter encore quelque temps ſous les baldaquins où ils étoient placés, & qu'on auroit dû appliquer de préférence à la conſtruction d'un établiſſement de première utilité publique les fonds dépenſés à cette grotte ingénieuſe.

(2) Je tiens ce fait du citoyen Duret, chirurgien-major de la marine & premier démonſtrateur aux écoles de Breſt.

je joignois le tableau désastreux des naufrages sans nombre qui arrivent aux atterrages & même jusques dans quelques-uns de nos ports, faute d'un mole, d'une balise ou d'un phare, vous reconnoîtriez sans doute combien l'humanité vous fait un devoir sacré de vous occuper de leur amélioration. La Convention nationale en avoit senti toute la nécessité, en décrétant, d'après le rapport qui lui fut fait le 28 messidor dernier par son comité de marine, « que » les demandes & mémoires des ports & havres qui lui » avoient été adressés depuis le commencement de sa » session, aux fins d'obtenir divers établissemens & réparations » propres à favoriser la pêche, la navigation, & accroître » le commerce maritime, seroient renvoyés aux » comités de salut public, travaux publics & des finances, » réunis, pour par eux être pris à cet égard telle mesure » que le bien de la patrie exigeroit & que les circonstances » pourroient permettre. »

Il conviendroit peut-être que je vous présentasse ici un état analytique des ouvrages à construire dans nos ports : mais je ne pourrois en cela que répéter celui qui a été dressé par le comité de marine, inséré dans le rapport dont je viens de parler, & dont les objets qui y sont indiqués ne peuvent obtenir de considération que lorsqu'ils auront été mûrement examinés sur les lieux par des gens de l'art & des marins pratiques de chaque endroit. A la place de ces détails particuliers que je ne saurois vous donner, je vais y substituer les principes généraux qui leur sont applicables, au moyen desquels vous reconnoîtrez sans difficulté le genre, l'espèce & la nature de cette partie importante de nos travaux publics.

Dans tous les ports, l'intérêt national doit sûreté, commodité & protection aux navires qui, après avoir échappé aux périls de la mer, viennent y déposer les richesses qu'ils ont été recueillir dans les quatre parties du monde. Pour cet effet, les moles, jetées, quais, cales, digues, écluses,

canaux, phares & balises, sont des ouvrages nationaux qui doivent être faits avec les fonds publics : mais il est aussi de l'intérêt national de n'accorder ces objets, généralement dispendieux dans leur exécution, que lorsque les avantages en auront été bien reconnus ; condition sans laquelle il faudroit rejeter l'ouvrage demandé; condition que je réclame, sur-tout pour les petits ports de peu d'importance.

Dans les ports militaires, & même dans les ports mixtes, les travaux maritimes sont infiniment plus étendus ; car à ceux dont je viens de parler, & qui, selon les localités, y sont plus ou moins nécessaires, il faut ajouter tous les établissemens qui composent un arsenal de marine (1). Ces derniers méritent particulièrement une attention toute nouvelle de la part du gouvernement. Il est temps que les fonds de l'état ne s'épuisent plus en des baraques provisoires, ou des édifices qui par leur combustibilité sont aussitôt incendiés que construits, & dont la perte est encore au-dessous de

---

(1) Ces établissemens sont de douze espèces parfaitement distinctes, qui, pour l'ordre, la surveillance & la célérité du service, doivent être presque toutes circonscrites dans des arrondissemens particuliers, savoir :

1°. Chantiers, ateliers & magasins pour les constructions navales.
2°. Ateliers & magasins pour les gréemens & équipemens.
3°. Ateliers & magasins pour les ustensiles & munitions de guerre.
4°. Ateliers & magasins pour les ustensiles & munitions de bouche.
5°. Ateliers & magasins pour les constructions civiles & maritimes.
6°. Casernes pour les canonniers, soldats & matelots.
7°. Hôpitaux, lazarets, & maisons de convalescence.
8°. Bagnes, refuges, maisons d'arrêt, & maisons de justice.
9°. Bureaux d'administration & de comptabilité.
10°. Ecoles de marine & de navigation, salles de modèles, bibliothèques, &c.
11°. Ports particuliers pour les bâtimens du commerce.
12°. Objets matériels de sûreté civile, hydraulique & militaire.

la valeur des matières que les flammes y ont dévorées (1). Il est temps aussi que les navires du commerce ne se gréent plus aux dépens de la République, ainsi qu'ils en auront les moyens & la facilité, malgré la surveillance la plus active, lorsqu'ils seront continuellement pêle-mêle dans les ports militaires avec les bâtimens de l'État. Il est temps enfin de tarir la source d'une infinité d'abus ruineux pour la chose publique, tolérés jusqu'à présent par vice de localité ou par défaut d'établissemens (2). Mais, avant de passer à ces détails, je veux fixer pour un moment votre attention sur la nécessité d'avoir enfin des ports militaires dans la Manche.

Privées de ce secours dans cette partie de l'Océan qui baigne deux cents lieues de nos côtes, nos armées navales n'y peuvent naviguer qu'avec la plus grande prudence ; elles sont même forcées d'y éviter le combat, vu que, d'après de malheureux exemples du passé, les vaisseaux fortement avariés n'y ont d'autres ressources que de faire côte, & souvent y périr, s'ils ne veulent devenir la proie de l'ennemi, qui n'a pas les mêmes dangers à courir, puisque par-tout il trouve des ports prêts à le recevoir. C'est par cet avantage

---

(1) Pendant l'espace de cinquante ans au plus, les incendies ont détruit à Brest une corderie, le magasin général, la boulangerie, l'hôpital, le magasin aux salaisons & aux légumes, la menuiserie, le magasin près un des bassins de Pontaniou & la Poulierie ; tous ces édifices font ensemble une étendue de près de sept cents toises de longueur, & presque tous à plusieurs étages.

(2) On peut particulièrement citer les consommations énormes qui se commettent dans les constructions navales, faute d'avoir des ateliers de sciage de long, pour faire à la scie, sur les *pièces de tour* & autres courbes, toutes les *levées* qui auroient plus d'un pouce d'épaisseur, tandis que, faute de ces établissemens, des levées de cinq à six pouces, & du bois le plus beau & le plus sain, sont, à coups de hache, impitoyablement réduites en copeaux.

inappréciable que l'Angleterre eſt devenue en quelque ſorte ſouveraine de cette partie des mers, & que, franchiſſant les limites tracées entre elle & nous par l'égalité des peuples, elle eſt venue planter ſon pavillon juſques ſur des îles de notre territoire. Ayons donc, comme elle, de grands ports dans la Manche; & ſi la nature nous a traités en cette partie plus en marâtre qu'en mère, ſachons créer par notre génie ce qu'elle nous aura refuſé.

Il eſt donc de la plus haute importance, ſi enfin nous voulons parvenir à un parfait équilibre maritime entre la France & l'Angleterre, de reprendre le plutôt poſſible les travaux de Cherbourg, dont la poſition, ſous les rapports militaires, eſt reconnue pour la plus avantageuſe par tous les officiers de mérite. Il ne faut pas en cela être rebuté, ſi quelques eſſais ont pu être infructueux : mais, ſans être ici ni le critique ni l'apologiſte des premiers ouvrages qui y ont été commencés, je puis aſſurer qu'avec des moyens moins diſpendieux on parviendra à donner à ce port une rade sûre, commode & ſuffiſante pour recevoir une armée de 40 à 50 vaiſſeaux de ligne (1).

Je reviens à l'intérieur de nos arſenaux de marine, & je dis que pluſieurs choſes importantes leur ſont abſolument néceſſaires pour leur donner la perfection qui leur convient, qu'ils n'ont pas, & que l'intérêt de l'État exige.

1°. Il faut que les magaſins & les ateliers y ſoient d'une étendue & d'une capacité proportionnées aux approviſionnemens de matières & aux ouvrages à fabriquer, en raiſon du nombre des bâtimens affectés à chaque port, & de ceux qui en temps de guerre ont coutume d'y relâcher.

2°. Il faut que ces édifices, & les établiſſemens qui en dépendent, ſoient diſtribués de manière à ce que les opé-

---

(1) Il ſeroit néceſſaire d'avoir auſſi, ſous le vent de Cherbourg, un port ſecondaire vers les côtes du département du Pas-de-Calais.

rations de divers détails contraires ne puiſſent ſe mêler, ſe croiſer & s'enchevêtrer; ſans quoi il réſulte néceſſairement plus de lenteur dans le travail, plus d'embarras dans la ſurveillance, & infiniment plus de dépenſes par la perte du temps & le gaſpillage des matières.

3°. Il faut que dans les climats humides des ports de l'Océan il y ait des ateliers couverts pour les charpentiers, afin que ces ouvriers ne ſoient pas continuellement les pieds dans la boue & le corps ſous la pluie, inconvénient majeur qui influe à-la-fois ſur leur ſanté & ſur l'avancement de l'ouvrage. (1)

4°. Il faut qu'il y ait des caſernes en ſuffiſante quantité, non ſeulement pour les troupes entretenues au ſervice des ports, mais encore pour retirer les marins non armés, & les garantir par ce moyen des déſordres où ils ſe livrent lorſqu'ils ſont obligés de ſe loger eux-mêmes; deſquels déſordres naiſſent ſouvent les maladies graves qui, dans le cours d'une campagne, détruiſent tout l'équipage d'un vaiſſeau. Il faut ſur-tout qu'il y ait des hoſpices commodes, ſalubres & ſuffiſans pour les recevoir lorſqu'ils débarquent malades ou bleſſés.

5°. Il faut des bagnes pour les chiourmes, dans leſquels les précautions à prendre pour la garde & la ſurveillance des forçats puiſſent ne pas en écarter la ſalubrité ni les égards qu'on doit à l'humanité ſouffrante, & que méritent particulièrement des hommes qui expient leurs fautes paſſées.

6°. Il faut qu'à l'imitation de la ſage précaution des

---

(1) Dans une auſſi grande machine qu'un arſenal de marine, on ne ſauroit être trop attentif à l'emploi du temps, puiſqu'une demi-heure de perdue par dix mille ouvriers produit ſur-le-champ un retard de cinq cents journées de travail ſur l'avancement de l'ouvrage, & 1000 a 1200 livres, valeur écus, de pure perte pour le tréſor public.

anciens, l'entrée des ports de l'État soit interdite aux navires du commerce qui n'y sont pas indispensablement appelés; que ceux-ci même en sortent aussitôt leur chargement ou leur déchargement, & que pour cet effet il y ait des bassins ou de petits ports particuliers pour les recevoir.

7°. Il faut que, pour ne point retarder les opérations navales, lorsqu'une armée sera obligée de relâcher après un combat ou un coup de vent, il y ait dans chacun de nos premiers ports, tels que Brest, Toulon, Rochefort & Cherbourg, un nombre suffisant de *formes* pour y recevoir à la fois tous les vaisseaux qui auroient besoin de réparation: faute de cette ressource, nous avons souvent perdu le fruit de campagnes glorieusement commencées, par l'impossibilité de reprendre la mer aussi promptement que nos ennemis.

8°. Il faut enfin que, par leur degré de solidité, tous les édifices qui constituent chacun de nos arsenaux de marine soient assurés d'exister autant que la nation qui les a fait élever, & que la suppression des bois dans leur construction les préserve désormais des incendies, tant à redouter pour des lieux qui contiennent les principales richesses de la République.

En suivant ces *données*, ou plutôt ces principes, dont la certitude est appuyée sur une expérience incontestable, on parviendra par la suite à obtenir, dans nos ports & nos arsenaux maritimes, cet ensemble d'établissemens dont la privation a plus influé qu'on ne pense sur le résultat de nos opérations navales (1). On parviendra également à cette sage

(1) Les approvisionnemens des vivres & autres munitions navales, pour la campagne de 1780, n'ayant pu se faire à Brest, faute de magasins suffisans pour les recevoir, on les fit rester en dépôt dans les ports de Bordeaux & de Rochefort, sauf à les transporter à Brest au moment du besoin, & un convoi considérable fut préparé à cet effet: mais à l'instant où ce convoi se

économie, qui confifte moins dans l'épargne de la dépenfe du moment que dans la diminution ou la fuppreffion des dépenfes à l'avenir ; & lorfque la volonté du Corps légiflatif fera fortement prononcée à cet effet, les artiftes qui fe font livrés aux études particulières des conftructions maritimes, affurés de voir déformais leurs travaux deftinés à paffer à la poftérité la plus reculée, redoubleront de zèle & d'efforts pour atteindre la perfection, & leur génie, échauffé par une fi flatteufe certitude, fera fortir du fein des mers des chefs-d'œuvre d'un nouveau genre, que les flots en fureur feront eux-mêmes forcés de refpecter.

Après vous avoir entretenus des befoins de nos ports, je vais paffer aux moyens d'exécution.

Si j'ai attribué à l'infouciance de l'ancien gouvernement l'imperfection qui règne dans nos ports, un grand vice d'adminiftration dans la direction & l'exécution de leurs travaux me paroît y avoir auffi beaucoup contribué ; il falloit fouvent le concours & l'accord de trois miniftères différens, pour obtenir la conftruction ou les réparations d'un ouvrage de même nature, fur le même lieu, & ne faifant fouvent qu'une feule & même maffe. Je vais vous citer pour exemple le quai d'un port militaire ou d'un port mixte, dont une partie auroit été réfervée pour l'ufage des navires du commerce, & une autre fur laquelle la défenfe du lieu auroit obligé d'y placer quelques pièces de canon : eh bien ! dans ce cas, le miniftre de la marine auroit été chargé de la partie concernant le fervice des bâtimens de l'Etat, le miniftre des finances de celle relative au commerce, & le miniftre de la guerre, de celle def-

---

difpofoit à partir, les vents vinrent le contrarier, le tinrent des mois entiers, fans qu'il pût fortir ; de forte que l'armée, qui ne pouvoit reprendre la mer fans ces munitions qui lui étoient indifpenfables, fut obligée de perdre un temps précieux en reftant mouillée dans la rade de Breft, & les opérations projetées pour cette campagne furent totalement manquées.

tinée à recevoir les canons; & chacun d'eux employant les ingénieurs & les fonds de son attribution, il en résultoit indispensablement le concours de trois administrations différentes, le travail de trois différens ateliers, & la direction de trois différentes classes d'artistes : or, jugez, d'après cet exemple, s'il étoit possible d'obtenir l'accord si nécessaire, non-seulement dans la construction, mais même dans l'entretien des ouvrages de cette nature.

La loi du 10 vendémiaire dernier, en attribuant au seul ministre de la marine les constructions maritimes des ports, a détruit pour toujours cette source intarissable d'abus, de divisions & de froissemens sans nombre : elle assure cette unité indispensable dans des travaux du même genre, & pour lesquels il faut se livrer à des études toutes particulières. Mais pour remplir parfaitement le but de cette loi, il convient, il me paroît même indispensable, de réunir les artistes des différens corps particuliers des ponts & chaussées & des bâtimens civils, qui ont actuellement les directions morcelées de ces travaux, ou ceux qui par goût se sont appliqués aux ouvrages maritimes, pour en former une classe particulière d'ingénieurs, qui seroit spécialement chargée de cette partie bien importante de nos travaux publics.

Il faut ici vous faire observer, citoyens-collègues, que les lois des 2 & 3 brumaire concernant l'organisation générale de la marine ne se sont pas étendues jusqu'à comprendre cette partie primitive & matérielle de la construction des ports. Ces lois, quoique décrétées postérieurement à celle qui détermine les attributions des ministres, n'avoient été préparées par leurs auteurs que pour ce qui concerne véritablement le service civil & militaire de la marine, & sous ce rapport les constructions & réparations des édifices civils des ports militaires ne devoient y être comprises que comme *détails accessoires*. Mais la Convention nationale, éclairée sur la nécessité d'attribuer au seul ministre de la marine les cons-

tructions maritimes de tous les ports, tant par l'unité & l'accord qui existera dans leur composition, que par les ressources sans nombre & peu dispendieuses que les arsenaux de marine peuvent procurer pour leur exécution, il n'est plus question ici de l'organisation particulière des *bâtimens civils* de l'intérieur des ports militaires, mais bien de l'organisation générale des *travaux maritimes des ports de la République*, dans laquelle la première doit se fondre.

Les ports de la République française sont de trois espèces : les grands ports militaires, les ports secondaires & mixtes, & les ports de commerce. Les premiers sont Brest, Toulon, Rochefort & Lorient, auxquels il faudra y joindre Cherbourg lorsqu'il sera fait.

Total, cinq, ci . . . . 5 ports.

Les seconds sont Flessingue, Dunkerque, le Havre, Port-Malo, Nantes, Bordeaux, Bayonne & Marseille. Total, huit, ci. 8

Les troisièmes sont, par appréciation, au nombre de 90

Total général . . . . 103 ports.

Des ingénieurs des ponts & chaussées, des ingénieurs des bâtimens civils de la marine, & des architectes étrangers à ces corps, étoient ou sont encore chargés, ainsi que je l'ai déja dit, des travaux civils, militaires & hydrauliques, à construire ou à entretenir dans tous ces ports : il s'agit donc de les organiser de la manière la plus avantageuse à l'ensemble qui doit désormais exister dans la direction & l'exécution de ces travaux, en ne conservant néanmoins que le nombre d'individus reconnus absolument nécessaires & choisis parmi ceux de ces artistes qui, par leurs talens & leur expérience, mériteroient la confiance

du gouvernement; car ici, comme dans toutes les parties d'adminiſtration publique, il faut que les intérêts particuliers diſparoiſſent devant l'intérêt national. Je propoſe donc, pour cet effet, que tous les ports & leurs acceſſoires forment enſemble cinq diviſions déterminées; ſavoir, deux pour les côtes de la Manche, deux pour les côtes de l'Océan, & une pour celles de la Méditerranée. Les travaux maritimes des ports compris dans chacune de ces cinq diviſions, ſeroient dirigés par dix artiſtes qui porteroient le nom d'*Ingénieurs des ports maritimes;* ſavoir, un directeur, deux ingénieurs en chef, trois ingénieurs & quatre ſous-ingénieurs. Par ce moyen, cinquante ſujets, bien choiſis parmi ceux actuellement exiſtans, ſuffiroient pour tous les ports de la République, excepté les cas des travaux extraordinaires, où alors on prendroit temporairement des ſecours parmi les élèves les plus inſtruits de l'école centrale des travaux publics. Ces ingénieurs ſeroient aſſimilés à ceux des conſtructions navales, & des ponts & chauſſées, & jouiroient, ſelon leur grade, des mêmes traitemens & prérogatives accordés à ces deux claſſes d'artiſtes. Ces conditions ſont d'autant plus importantes au ſervice public, que ſi une de ces claſſes étoit moins favoriſée que les autres, aucun élève diſtingué, aucun artiſte à talent, ne voudroit s'y livrer; & dès-lors elle ne ſeroit plus compoſée que de génies médiocres, dont l'incapacité deviendroit une ſource continuelle de dépenſes inutiles, ſans eſpérer de leurs travaux aucun réſultat ſatiſfaiſant.

Les artiſtes chargés des conſtructions maritimes des ports étant ainſi organiſés, il faudroit s'occuper, ſans délai, de l'exécution du décret de la Convention, du 28 meſſidor dernier, concernant l'examen à faire des demandes & mémoires préſentés par les ports & havres du commerce; il faudroit également s'occuper des travaux à faire dans les ports militaires, afin d'être en état d'entreprendre à la paix ceux de ces travaux dont les beſoins ſont urgens. Pour cet effet, les directeurs ſe tranſporteroient ſur chacun des

ports de leur arrondiſſement, avec un des ingénieurs en chef de leur direction, pour y examiner les objets demandés, & ſur-tout quels en ſeroient les avantages pour la choſe publique. Afin de ne rien laiſſer à deſirer dans cet examen, & être aſſuré d'y avoir porté la plus ſcrupuleuſe attention, ces ingénieurs ſe feroient adjoindre, dans les ports de commerce, un capitaine de navire, un pilote-lamaneur, & un ingénieur hydrographe, tous nommés par l'adminiſtration municipale du lieu. Quant aux examens à faire dans les ports militaires & ſecondaires, pour ce qui concerne le ſervice des forces navales de la République, le miniſtre de la marine déſigneroit, dans chacun de ces ports, un officier de marine, un adminiſtrateur, un ingénieur-conſtructeur, un officier d'artillerie, & un officier des mouvemens, pour être adjoints aux agens des travaux maritimes.

Les commiſſions ainſi compoſées, arrêteroient proviſoirement ſur les lieux les plans & devis des ouvrages reconnus néceſſaires, & qu'elles auroient adoptés. Elles indiqueroient auſſi l'ordre à ſuivre dans leur exécution, en notant ceux dont les beſoins ſeroient preſſans. Toutes ces opérations préliminaires étant ainſi terminées, les cinq directeurs, avec chacun un ingénieur en chef de leur arrondiſſement, ſe rendroient auprès du miniſtre de la marine, pour y former un comité central, où s'examineroient de nouveau leurs divers projets reſpectifs, où ſe diſcuteroient les moyens d'exécution, & où enfin ſe rédigeroit l'atlas général de tous les plans deſtinés à recevoir la ſanction & l'approbation du gouvernement.

Par le moyen de ces diſpoſitions, le gouvernement connoîtroit, ſous peu de temps, la ſituation actuelle & les beſoins des ports & arſenaux de marine, l'état de perfection qu'ils peuvent acquérir; la ſomme totale des dépenſes à y faire, & le nombre d'années néceſſaire pour parvenir à leur entière & parfaite exécution. Certes, ſi, au commencement de ce ſiècle, de pareilles diſpoſitions euſſent été priſes, ſi

des plans généraux eussent été irrévocablement arrêtés, si l'on eût porté la surveillance la plus attentive à leur exécution, tous les fonds dépensés particulièrement depuis cette époque dans nos principaux arsenaux maritimes auroient été plus que suffisans pour leur donner cette perfection qu'ils sont bien éloignés d'atteindre, & que je réclame en ce moment. Que cet exemple du passé nous corrige pour l'avenir; que désormais les deniers de l'État ne se consomment plus en pure perte; & commençons ce nouvel ordre de choses par proscrire définitivement, dans tous nos établissemens publics, cette ridicule & ruineuse manie des *constructions provisoires* (1). Devenons aussi grands dans nos projets que nous le sommes dans notre caractère. Les Grecs & les Romains ne savoient pas faire de petites choses : imitons ces peuples immortels; comme eux, soyons constans dans l'exécution des plans que nous aurons conçus & arrêtés; comme eux, sachons consacrer à leur construction tout le temps qui est nécessaire pour en assurer la solidité; & par ces moyens, comme eux aussi, nous laisserons à la postérité des monumens qui feront connoître ce qu'étoit le peuple français. Ah! citoyens-collègues, permettez ici qu'un enfant des arts se transporte en idée, vous transporte vous-mêmes, dans ces temps heureux où la République française, triomphante de toutes les factions, & véritablement composée d'un peuple de frères, aura achevé l'exécution, & des travaux que je vous présente, & de ceux que vous avez accueillis ou arrêtés. Représentez vous voir, ou voyez plutôt, le beau sol de la France coupé & arrosé en tout sens par des rivières & des canaux navigables, avec lesquels l'armateur du Havre & le manufacturier de Marseille, le cultivateur des rives du Rhin, & celui des bords de la Loire, échangent à peu de frais, par des transports sûrs & faciles,

(1) Quel beau monument de bronze la France auroit élevé à la Liberté, avec les sommes dépensées pour tous les *plâtres* provisoires faits depuis le commencement de la révolution!

les productions de leur culture & de leur industrie. Voyez plus de cent ports ouverts à toutes les nations de la terre, pouvant à peine suffire à l'affluence des navires qu'elles trouvent intérêt d'y envoyer, & que vous avez intérêt d'y recevoir. Voyez ces superbes arsenaux de marine, où la richesse, la splendeur, & sur-tout la puissance nationale, se déploient d'une manière si imposante, & qui forcent l'étranger qui vient les visiter, à ce respect & cette admiration qu'inspire un grand peuple. Voyez de toutes parts ces magnifiques monumens consacrés à l'utilité publique, & dont le seul aspect rend orgueilleux chaque citoyen d'être né Français. Voyez ces immenses bibliothèques, ces *museum*, ces cabinets d'histoire naturelle, ces lycées, ces jardins botaniques, ces théâtres, ces cirques, ces gymnases, & tous ces lieux enfin où le physique & le moral sont également satisfaits, où les belles-lettres, les sciences & les arts, se disputent d'avance la prééminence au temple de l'immortalité. Voyez enfin le spectacle majestueux d'une grande nation qui, devenue supérieure à toutes celles de la terre par son courage, par ses talens & par ses vertus, jouit du bonheur tranquille que procurent l'agriculture, le commerce, l'industrie, & les arts, & se suffit à elle-même pour être parfaitement heureuse. O ma patrie! que tu serois belle, si tous les Français étoient pénétrés de l'esprit qui m'anime! Oh! combien ne doit-on pas desirer l'anéantissement de tous les ennemis, lorsqu'on reconnoît que dix années de paix & de tranquillité sont suffisantes pour réaliser un si beau rêve!

Je me résume en proposant :

1°. Que les travaux maritimes des ports de la République, pour lesquels il faut des études & des connoissances particulières, & sur-tout une pratique consommée, soient dirigés par une classe d'artistes absolument consacrée à cette nature d'ouvrages, afin d'y obtenir par la suite, & dans la composition, & dans l'exécution, l'ordre, l'ensemble & l'économie qui leur conviennent.

2°. Que, pour cet effet, ces travaux ſoient partagés en cinq diviſions ; ſavoir, deux pour les côtes de la Manche, deux pour les côtes de l'Océan, & une pour celles de la Méditerranée : que chacune de ces diviſions ſoit dirigée par dix ingénieurs ; ſavoir, un directeur, deux ingénieurs en chef, trois ingénieurs & quatre ſous-ingénieurs ; & que chaque année, pendant les ſix mois d'hiver, trois de ces artiſtes ſoient appelés près du miniſtre de la marine, pour y former un bureau de direction générale. Ces artiſtes ſeroient pris parmi les ingénieurs des ponts & chauſſées & des bâtimens civils de la marine, actuellement en activité dans les ports militaires & du commerce, & réunis ſous la dénomination d'*ingénieurs des ports maritimes*.

3°. Que pour parvenir à donner à nos ports militaires & du commerce, & à nos arſenaux de marine, tous les moyens d'utilité qui leur manquent, & qui leur ſont indiſpenſables, & pour éviter ſur-tout que déſormais les fonds de l'Etat ne s'épuiſent plus en des conſtructions proviſoires ou irréfléchies, il ſoit fait, pour le premier nivôſe prochain, un *atlas* général de tous les plans & devis des travaux à y faire, tels qu'ils auront été diſcutés & proviſoirement arrêtés ſur les lieux par des commiſſions nommées à cet effet, pour être approuvés & irrévocablement arrêtés par une loi du Corps légiſlatif.

4°. Que d'ici à cette époque tous les travaux maritimes ſoient ſuſpendus, excepté ceux des ouvrages commencés qui, étant expoſés au choc de la mer, ne pourroient être interrompus ſans de grands dommages, & les réparations courantes & indiſpenſables.

5°. Qu'il ſoit nommé une commiſſion dans votre ſein pour examiner les préſentes propoſitions & les détails y relatifs, laquelle ſeroit chargée de vous en faire un rapport le plutôt poſſible, & de vous préſenter les projets de réſolutions à prendre, tant pour l'ordre à ſuivre dans la rédaction générale des plans à faire pour les travaux des ports &

arſenaux, & dans leur exécution à venir, que pour l'organiſation que je demande pour les artiſtes ſpécialement chargés de cette partie de nos travaux publics.

TROUILLE.

PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Ventôſe, an IV.